LES CHEMINS DE FER

NOS COMMUNICATIONS AVEC L'OUEST

DISCOURS DE M. LOUIS BEAUBIEN, M.P.P.

LES CHEMINS DE FER.

NOS COMMUNICATIONS AVEC L'OUEST.

DISCOURS DE M. LOUIS BEAUBIEN, M.P.P.

QUÉBEC, 3 Fév. 1875.

Monsieur le Rédacteur,

Quelques jours après avoir prononcé mon discours en Chambre, on me demanda de le transcrire au long, vu que les journaux n'en avaient reproduit qu'une partie.

Pour satisfaire à la demande de mes amis, j'ai dû me mettre à le rédiger, au milieu de tout l'ouvrage de la session, des séances des comités et de la Chambre, etc., etc.

J'espère donc que l'on me pardonnera si je n'ai pas le style de l'écrivain soigneux dans son étude paisible. Je me suis appliqué à ressaisir à la hâte chacun de mes arguments : c'est là tout ce que je me suis proposé de faire ; tout ce que je pouvais faire.

Avec ces quelques remarques, M. le Rédacteur, j'entre de suite en matière.

Votre tout dévoué serviteur,

LOUIS BEAUBIEN.

Monsieur l'Orateur,

J'ai l'honneur de proposer, secondé par M. Bellingham, que le Comité sur les Chemins de Fer soit prié de s'enquérir des meilleures mesures à adopter pour assurer à la Province de Québec une communication avantageuse et directe avec la branche du chemin de fer du Pacifique à être construite bientôt entre la Baie Georgienne et le Lac Nipissing, et de faire rapport à la Chambre au plus tôt.

Si l'on recherche la raison pour laquelle les chemins des Compagnies de la Rive Nord et de Colonisation du Nord de Montréal ont été préférés—si je puis parler de la sorte—aux autres compagnies réclamant de l'aide, dans le même moment, de la Province; si l'on se demande pourquoi ces deux chemins ont eu la préférence sur le chemin de Kennebec, par exemple, qui est appelé à faire la prospérité de la ville de Québec, ce vieux berceau de notre population ; si l'on se demande pourquoi ces compagnies ont eu la préférence sur les importants chemins de fer des Townships de l'Est, qui sont appelés à nous mettre en communication avec les villes importantes du littoral américain, on trouve la réponse à cette question dans le discours sur le budget, prononcé par l'Hon. Trésorier de la Province, lors de la dernière session.

" Il est de la plus haute importance pour la prospérité de notre Province, dit l'Honble. Trésorier, qu'elle soit traversée jusqu'au littoral de l'Océan à Québec, par la section orientale du Chemin de fer du Pacifique. Pour nous assurer cet avantage nous devons faire ouvrir aussitôt que possible la partie de ce chemin qui passe à travers notre Province. Si nous attendons que le Chemin de fer du Pacifique soit construit, pour établir une ligne de correspondance entre le terminus oriental de cette grande ligne et le terminus occidental de notre Grand-Tronc du Nord, nous serons supplantés, nous pouvons le tenir pour cer-

tain, par des compagnies qui établiront des lignes de correspondance dans la Province d'Ontario, nos efforts tardifs ne produiront alors aucun résultat ; d'autres voies de communication pour le commerce et le transport s'ouvrant, le commerce sera attiré ailleurs, prendra un autre direction, et nous resterons dans l'ombre, au point de vue des avantages qui résulteront de la construction du Chemin de fer du Pacifique. Si nous ne construisons maintenant les lignes qui doivent être la continuation du Chemin du Pacifique, nous ne les construirons jamais ; du moins nous perdrons l'avantage d'avoir la principale ligne de correspondance avec les régions de l'ouest et du nord, et cela pour toujours."

L'Hon. Trésorier comprenait qu'il était temps, pour la Province de Québec, d'emboîter le pas dans cette course au commerce de l'Ouest dans laquelle toutes les villes de l'Atlantique s'engagent présentement.

L'on voit ces villes redresser leurs lignes vers l'Ouest, percer les montagnes, établir, en un mot, la ligne droite entre elles, villes expéditrices des produits vers l'Europe et les vastes régions productives des céréales, devant fournir le pain au monde entier.

Nous avons donc eu la préférence parce que nous étions appelés à amener les produits de l'Ouest, par la route la plus courte possible, vers la Province de Québec. Voilà notre titre à la préférence marquée qui nous a été donnée, préférence qui aurait été une injustice criante envers les autres compagnies si nous n'avions pas eu pour l'excuser ce grand but de l'Ouest ; et je ne crains pas de le répéter, quoique je me sois intéressé à ces lignes assez pour m'en être occupé depuis de longues années, si je croyais que nous ne pouvons pas amener ce commerce de l'Ouest que l'on attend de nous, je serais prêt à déclarer que nous n'avons pas droit à l'octroi préférentiel que nous avons obtenu.

Je suis donc parfaitement justifiable, M. l'Orateur, de mettre cette question de nos rapports avec l'Ouest devant cette honorable chambre. Il s'agit pour nous, dans ce moment, de retirer les profits des placements que nous avons faits,

de toucher les résultats que nous nous proposions d'atteindre, en un mot, d'arriver au but qu'on nous a indiqué. Je demande non seulement le concours de cette honorable chambre, mais, au moment où nous allons voir se réunir la législature fédérale, j'ose appeler aussi l'attention des honorables membres qui représentent cette province dans cette législature, sur le sujet que nous allons débattre maintenant. Je ne puis choisir un meilleur lieu, pour mettre la question devant le pays.

Une des principales questions que l'on débattra, lors de la prochaine session fédérale, sera cette même question de décider comment et par quelles lignes l'on se propose de relier le chemin du Pacique avec les réseaux de chemins de fer établis dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Afin de s'occuper de cette question si importante pour toutes deux, les compagnies de la Rive Nord et de la Colonisation du Nord se sont réunies en assemblée conjointe ; et,après avoir longuement discuté la question, en sont venues à s'accorder sur tous les points et à nommer une délégation devant se rendre à Ottawa pour présenter à l'hon. Premier-Ministre de la Puissance le mémoire qui a déjà été publié, mémoire contenant leurs vues communes.

Je dois dire, M. l'Orateur, qu'il a tout d'abord été question à cette assemblée conjointe, d'accorder au chemin de la Rive Nord sur le chemin de Colonisation du Nord de Montréal, et réciproquement au chemin de Colonisation du Nord sur le chemin de la Rive Nord, des arrangements (*running arrangements*) pouvant permettre le passage de tous les convois.) Les deux compagnies, se sont parfaitement entendues là-dessus et je crois que le pays, qui était en droit de s'attendre à un pareil résultat, apprendra cela avec plaisir.

La première demande que la députation avait à faire à l'hon. Premier-Ministre, était à l'effet de faire explorer et localiser la ligne dont il se proposait de construire une partie, depuis la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing et dont il se proposait de subventionner l'autre partie, depuis le lac Nipissing jusqu'à Renfrew. La députation, appuyée sur les données de

ses ingénieurs, soutenait que la route par la Matawan était de beaucoup préférable, au point de vue économique et commercial comme plus courte de fait, vu la facilité des rampes, que celle préférée par le gouvernement ; et que, par conséquent,il ne serait que juste que les deux lignes fussent explorées de manière à pouvoir porter sur elle un jugement raisonné et basé sur des faits, L'hon. Premier-Ministre, indiquant du doigt la carte, répondit à la députation que ce que Montréal et la Province de Québec devaient d'abord rechercher, c'était la ligne droite entre un point situé sur la baie Georgienne, à l'embouchure de la Rivière des Française, et la ligne déja construite dans la vallée de l'Ottawa. Nulle autre que la ligne directe ne satisfera jamais, dit-il, la ville de Montréal et, si tout autre ligne était adoptée, cette dernière se verrait avant longtemps supplantée par la voie directe, ainsi qu'on peut le constater aux Etats-Unis, ou, par exemple, à des frais énormes, on perce le Hoossac Tunnel. Tout cela pour raccourcir de quelques milles seulement la route vers l'Ouest.

Mais, M. l'Orateur, pendant que l'Hon. Premier Ministre soutenait ainsi, armé de ce principe de la ligne droite, la route de son choix, il nous était bien permis à nous d'anticiper un peu la construction de cette ligne et de voir dans l'avenir tous les résultats qu'elle devait produire ; il nous était bien loisible de voir surgir, grandir et se développer,le long de cette route, des groupes de population, des villages, des villes, en un mot, tout le vaste *back country* d'Ontario, ce *back country* peuplé et servant à augmenter encore la prépondérance déjà acquise à Ontario par la densité de sa population occupant les bords du fleuve. Il nous était bien permis d'entrevoir Ontario assumant ainsi, au moyen de dépenses faites par la Puissance, une prépondérance contre laquelle tout le reste de la Puissance aurait en vain essayé de lutter.

Nous voyions l'Hon. Premier fonder tout son raisonnement, tout son habile plaidoyer sur ce qu'il avait pour lui la ligne droite sur la carte, et nous nous disions : si nous pouvons prouver que la ligne qui nous est présentée comme directe n'est pas de fait la plus courte, mais que c'est bien la nôtre par la

Matawan qui a cet avantage ; tous les grands résultats que nous prévoyions [il y a un moment, deviendraient l'apanage de notre Province. La Puissance tout entière n'en serait pas pour cela plus mal servie.

Et nous entreprîmes de prouver que nous avions pour nous la ligne la plus favorable et de fait la plus courte.

Je m'aperçois, M. l'Orateur, qu'après avoir consulté la carte, l'on me regarde avec quelqu'étonnement. J'admets que mon assertion a besoin de quelques développements, mais elle n'en sortira que plus triomphante.

Avec la carte seule devant lui, l'argument de l'Hon. Premier est invincible. Sur cette carte, M. l'Orateur, règne en souverain maître le principe géométrique que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre. Mais cette ligne droite peut cesser de l'être non pas seulement par des divergences latérales qui paraîtront sur la carte, mais aussi par des divergences *verticales* qui n'apparaîtront pas sur la carte et que l'on ne peut découvrir qu'en faisant le profil, de la route. Tout éloignement de la ligne droite, soit par une divergence latérale, soit par une divergence verticale, doit allonger la route : que l'on se rappelle ce principe. La divergence latérale se mesure par la chaîne de l'arpenteur, la divergence verticale ou de bas en haut se mesure par le niveau de l'ingénieur.

Nous allons prouver par le rapport de M. Legge, que je vais citer, que la divergence verticale que l'on trouve en suivant la route préférée par M. McKenzie, est beaucoup plus considérable que la divergence latérale que nous sommes obligés de subir par la Matawan. Nous aurons donc par là même prouvé que notre route est la plus courte.

En fait de genie civil, l'expérience a prouvé que vingt pieds d'élévation, à cause du surcroit de traction nécessaire pour soulever tout le trafic à cette hauteur, équivalait à un mille de distance parcouru sur une surface plane. On pourra donc diviser la somme totale de pieds de divergence verticale ou de niveau par le chiffre vingt, et l'on aura comme produit le

nombre de milles qu'il faudra ajouter à telle ligne quand on voudra la comparer en fait de longueur avec une autre construite sur un terrain plan.

C'est en mettant en jeu ce principe contesté par personne, par aucun ingénieur, que nous nous trouvons en position de pouvoir affirmer, sans crainte de contradiction, que la route par la Matawan est de fait la plus courte. Prouvons que nous avons les plus bas niveaux. Mais avant je dois vous dire, M. l'Orateur, que lorsque j'ai été témoin de l'assurance avec laquelle l'Hon. Premier Ministre rejetait les assertions de notre ingénieur et l'ai entendu déclarer que la route de Renfrew au lac Nipissingue était parfaitement facile et ne présentait rien d'extraordinaire, ne possédait pas les niveaux élevés qu'on voulait bien lui reprocher, que j'ai été quelque peu ébranlé dans mes convictions, et que, au sortir de l'entrevue, je me suis empressé de demander à notre ingénieur, si, après des assertions semblables, il persistait dans son opinion. La réponse, M. l'Orateur, ne se fit pas longtemps attendre, et je la vois consignée dans un rapport fait à notre bureau de direction, sur cette entrevue même de la députation avec l'Hon. Premier. M. Legge fonde son opinion sur les rapports de MM. Shanley et Clarke, lors de leurs explorations pour la construction d'un canal à travers la Vallée d'Ottawa, et sur les explorations scientifiques de Sir William Logan. Si l'on veut mettre en doute la réputation de ces spécialistes distingués, dont les données sont en notre faveur, nous pouvons dire que de l'autre côté et pour soutenir la ligne rivale, celle proposée par le gouvernement, nous n'avons que le rapport d'un ingénieur, qui, sans instruments et sans prendre de niveaux, a parcouru à pieds, autant qu'il a pu le faire, la ligne proposée entre la baie Georgienne et Renfrew. Il me semble, M. l'Orateur, qu'il n'aurait pas été difficile pour cet ingénieur d'apporter avec lui un instrument, ce qui n'aurait guère retardé sa marche, avec lequel il aurait pu, de distance en distance, prendre les niveaux, ce à quoi, il me semble, il était beaucoup plus tenu, pour faire son rapport, que ne l'était Sir William Logan, pour faire le sien.

Dans leurs explorations pour la confection du canal de l'Outaouais, MM. Shanley et Clarke placent le niveau du lac, à la Truite,—reliant le Lac Nipissingue à la Matawan, et situé sur la ligne que nous préférons, à 655 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Ce lac à la Truite est situé sur la hauteur des terres, et voit à son extrémité ouest ses eaux se diriger vers la baie Georgienne, tandis que de l'autre côté, à l'est, les eaux se dirigent vers l'Outaouais. Nous avons donc là, comme point de comparaison entre les deux lignes, le point le plus élevé situé sur la nôtre.

Sur la ligne préférée par l'hon. premier ministre et pareillement située sur la hauteur des terres, se trouvent deux lacs considérables, l'un le lac Burnt Island, et l'autre le lac Otter; l'un décharge ses eaux dans la Muskoka, et l'autre dans une rivière se déchargeant dans l'Outaoauis.

Nous connaissons les niveaux de ces deux lacs, qui nous ont été donnés par Sir William Logan dans ses rapports pour les années 1853 et 1856. Nous trouvons le niveau de ces lacs porté à une hauteur de 1,405 pieds. Maintenant, M. l'Orateur, nous connaissons par des personnes qui ont exploré cette partie de la Province d'Ontario, que les berges de ces lacs ont parait-il jusqu'à trois cents pieds d'élévation; or, comme les chemins de fer projetés devront nécessairement passer à la hauteur des terres environnantes, nous serions presque justifiés d'ajouter la hauteur de ces berges mêmes à celle atteinte par le niveau du lac, ce qui nous donnerait à peu près mille pieds d'élévation: mille pieds *de plus* d'élévation sur la ligne tombant à Renfrew!

Cinquante mille à ajouter à cette route, si l'on tient compte des berges mentionnées plus haut! Mais sans parler de ces rives escarpées, du moins pour en tenir compte, M. Legge dit dans son premier rapport:

« Je sais que l'hon. Premier Ministre est sous l'impression qu'il n'y a aucune différence d'élévation à l'endroit où les lignes traversent, sans doute d'après des renseignements obtenus d'autres autorités qu'il croit compétentes.

"Cependant, je me hasarderai à citer des autorités d'une habileté incontestable.

"Dans les explorations instrumentales pour le canal de l'Outaouais et du lac Huron, faites par MM. Shanly et Clarke, nous trouvons que le plateau d'épanchement entre les deux cours d'eau sus-mentionnés, au lac à la Truite, pour la ligne du canal projeté, et dans le voisinage du lac Nipissingue, est d'environ 655 pieds audessus du niveau de la mer.

"Dans les cartes soigneusement préparées par Sir William Logan pour les années 1853 et 1856, nous trouvons que le "Lac de l'Ile Brûlée," et le "Lac à la Loutre," sources respectives de la rivière Muskoka coulant dans le lac Huron à l'Ouest et de la Petewahwah se déchargeant dans l'Outaouais à l'est, sont chacun de 1,405 pieds audessus du niveau de la mer.

"Ces deux lacs sont situés à une courte distance l'un de l'autre et sur la ligne directe de l'hon. Premier-Ministre, entre l'embouchure de la Rivière des Français et Renfrew. Les côtes du pays environnant par où passera le chemin sont considérablement audessus du niveau des eaux de ces lacs, tandisque la rive sud du lac Nipissingue près du lac à la Truite, n'a que peu d'élévation. Cependant, en prenant la surface des eaux les plus hautes des lacs à la Truite et à la Loutre, afin de ne pas nous tromper, nous trouvons une différence de niveau de 750 pieds contre la ligne préconisée par l'hon. Premier-Ministre, et c'est sur cette hauteur extrême que le trafic immense qui se fera sur le chemin du Pacifique en tout temps, devra passer ? L'expérience du génie démontre que, pour des fins de transport, vingt pied de hauteur verticale équivalent à un mille de parcours. Conséquemment, en adoptant cette manière de voir, la hauteur extrême, disons 751 pieds, sera égale à environ 37½ milles de chemin additionnel, ce qui, ajouté à la distance déjà connue par la carte, portera la ligne de l'hon. Premier-Ministre, pour des fins de transport, à 322¾ milles, soit 25¾ milles plus longue que sa rivale, la route de Colonisation du Nord d'Ottawa *via* la Matawan et le lac Nipissingue au même point à l'embouchure de la Rivière des Français. Ces résultats qu'on ne peut invalider, embarrasseront beaucoup les prôneurs de la

ligne directe d'Ontario. Je suis sous la forte impression que les conclusions finales seraient encore plus frappantes, si l'on avait occasion de comparer le mérite des deux lignes rivales, après les avoir soumises à des explorations instrumentales. Nous pourrions alors comparer minutieusement la question entière des pentes, des courbes, de la longueur mesurée des lignes, des frais de construction, du montant des subventions que devront donner les gouvernements locaux d'Ontario et de Québec avec l'aide municipal, s'il y en a, et alors faire pencher la balance en faveur de l'une ou de l'autre des routes rivales. Comme je le déclacrais dans le rapport du 31 mars, page 21 : "Le gouvernement fédéral serait alors en état de juger avec " connaissance de cause, et d'agir pour les meilleurs intérêts " du pays."

Et dans son second rapport, M. Legge dit encore :

" Vous remarquerez, d'après ce qui précède, que cette élévation extraordinaire de terrain sur lequel doit passer le trafic, est une question d'importance capitale pour déterminer la valeur relative des deux lignes. On peut aussi considérer comme faisant partie du même sujet les " montées et les descentes " des degrés d'élévations intermédiaires, lorsqu'on se rapproche des niveaux élevés à partir des eaux du lac Huron et de l'Ottawa. Ces renseignements qui ne sont nécessaires que dans un but de comparaison, ne peuvent être obtenus qu'à l'aide d'une exploration instrumentale minutieuse des deux routes.

" Pour ce qui est du point principal, c'est-à-dire du passage des niveaux élevés, on ne peut donner à ce sujet de plus haute autorité que les explorations instrumentales de Sir William Logan, qui place le niveau élevé de l'eau de l'Ile Brûlée et du lac à Loutre, sur la ligne de l'Hon. Premier, à 1,445.85 pieds audessus du niveau de la mer, tandis que MM. Shanley et Clark placent le niveau du lac à la Truite, point culminant de la ligne de Matawan, à 665 pieds audessus du même point, ce qui constitue en faveur de notre ligne une différence de 751 pieds, et représente, comme je l'ai dit plus haut, en ce qui regarde le transport du trafic sur le chemin de fer de Coloni-

sation du Nord de Montréal, une épargne de 37 milles, ou pour envisager la chose sous toutes pratiques, réduit ce chemin à une distance de 25¾ milles, moins que celui dont l'Hon. Premier se fait l'avocat.

" Je dois ici mentionner, à l'occasion d'un point très important sur lequel on peut discuter, et en lui soumettant ces faits, que cette honorable monsieur fut assez bon de faire remarquer qu'il regardait M Legge comme n'ayant aucune autorité pour décider qu'une telle différence existât dans les niveaux extrêmes. C'est ainsi qu'à cette époque il réglait brièvement la question.

" Comme matière d'intérêt on pourrait encore rappeler que cet honorable monsieur ne fit à cette occasion aucune attention à la nature du pays, (Prairie character) que sa ligne doit traverser. C'était un point sur lequel on avait pourtant fortement insisté dans l'entrevue antérieure avec la députation de Pontiac. Il n'y eut non plus aucune mention faite du montant additionnel d'argent que le gouvernement fédéral serait appelé à fournir en construisant la ligne d'Ontario purement et simplement,—montant coté à peu près dans le rapport du 24 septembre dernier à une somme annuelle de plus de $270,000, —échéant le cas ou la province d'Ontario ne donnerait aucune contribution et aussi que le coût relatif par mille des deux lignes serait le même. Les observations de cet honorable monsieur sur ce point de finances seraient considérées sans doute avec intérêt, en supposant toujours qu'il n'a pas traité cette question de la même manière sommaire qu'il a traité celles des niveaux extrêmes.

" Plus j'étudie et j'examine cette question à tous ses points de vue, plus je reste convaincu que le tracé de la vallée de l'Ottawa viâ la Matawan est le chemin le plus naturel au point de vue financier, commercial et national pour cette ligne du Grand-Tronc du Nord des villes de Québec et de Montréal aux lacs du Nord Ouest. En conséquence, le choix de toute autre route serait non-seulement une grande maladresse mais encore un crime dont les résultats retomberaient sur des milliers de population pour toujours."

Notre ligne, la ligne de la Matawan, la ligne par la Province de Québec est donc la plus courte de 25 milles.—Les arguments en faveur de la ligne la plus directe employés par l'Hon. Premier, au soutien de la ligne qu'il préfère doivent donc tourner contre cette même ligne et être appliqués à la nôtre. C'est la ligne par la Matawan que Montréal doit demander comme celle qui ne pourra jamais être supplantée par aucune aussi favorable.

A nos législateurs d'Ottawa maintenant de faire valoir les avantages naturels que possède la Province de Québec: de tourner à notre profit les généreux dons de la nature.

Maintenant, M. l'Orateur, je le répète, si tels ne sont pas les faits, si les difficultés dont nous parlons comme existant sur la route de l'Hon. Premier Ministre, n'existent pas réellement, et s'il peut retrouver les terrains unis et les vallées dont il nous parle, nous nous soumettrons et nous ne parlerons plus de la Matawan. Nous dirons même, que nous ne demanderons pas tant que l'on choisisse la route que nous préférons et que nous sollicitons qu'un examen impartial soit fait, instruments en mains par des gens d'expérience.

Nous demandons au gouvernement fédéral qui aura à nommer les ingénieurs qui feront cette exploration d'être lui-même le juge entre les deux lignes. Sommes nous déraisonnables ? Les chiffres de M. M. Walter, Shanley, Clarke et Sir Wm. Logan sont-ils erronés ? Si la ligne par la Matawan ne devient de fait, en raison des niveaux, des facilités de construction et d'entretien, la ligne préférable et la plus courte ; si en un mot, tous les arguments en faveur de la ligne directe que fait valoir l'Hon. Premier Ministre ne doivent pas être enlevés à sa ligne pour servir à la nôtre, nous nous soumettrons de grand cœur : mais que cette preuve soit faite.

La députation demandait la ligne par la Matawan aussi parce que cette ligne était la route considérée par toute la Province comme nationale. On la donna comme telle dans la législature fedérale lors des débats sur le terminus du Pacifique.

Placé au sud-est du lac Nepissing ce terminus se trouve sur la route dont nous sollicitons l'adoption. Placé à trente-cinq

milles au sud du lac Nepissing, il s'approche d'autant de Toronto et allonge nos lignes d'autant : aussi a-t-on discuté longuement sur ce point dans la Chambre fédérale. Ouvrons les votes et délibérations de cette Chambre pour la session de 1872, séance du 31 Mai.

M. l'Orateur. Durant cette discussion l'on voit s'affirmer hautement les prétentions des deux provinces rivales. Les *extrêmes Ontario* si je puis m'exprimer de la sorte, proposent que ce terminus soit placé au sud et à l'Ouest du lac Nepissing, loin de nous. Telle est la motion faite par l'hon. M. McKenzie, secondé par l'hon. M. Blake, chef de l'opposition d'alors. Les *extrêmes Québec* proposent que ce terminus soit placé à l'ouest de la rivière des Outaouais et non au sud du lac Nepissing ; près de nous, ainsi le voulaient MM. les hons. Dorion, Fournier, et mon honorable ami le membre pour Lotbinière. La discussion dura longtemps, je n'avais pas alors l'honneur de faire partie de la législature fédérale, mais je me trouvais pour le moment présent à Ottawa. Ceux qui avec l'hon. membre pour Lotbinière trouvèrent que mêmes les rives du lac Nepissing étaient trop éloignées de nous, reviendront-ils avec leur projet de rapprocher le terminus de l'Ottawa ?

Où en sommes-nous maintenant ? Non seulement nous avons fui ou du moins on nous a fait fuir les bords du Lac Nepissing ; non-seulement la loi passée à la dernière session fédérale, dit *au sud* du lac, mais l'hon. Premier-ministre nous déclare que sa ligne sera de trente-cinq milles éloignée du Lac. Et cependant, la grande majorité de la chambre plaçait en 1872, ce terminus au sud-est du Lac. Entre les deux vues extrêmes, l'on s'arrêtait à un juste milieu et l'on rendait justice à tout le monde. Aujourd'hui, l'Hon. Premier nous demande pourquoi nous parlons du Lac Nipissing ; qu'est-ce que nous pourrions y aller faire ; quel point important nous voudrions y toucher ? Il n'y a pas de commerce là, dit-il dans sa réponse à la délégation. Pourquoi nous parlons du Lac Nipissing ? pourquoi la législature fédérale l'a déjà choisi comme le terminus ! Mais, M. l'Orateur, à cette époque, le Lac Nipissing n'était pas plus important qu'il l'est aujourd'hui. Nous en parlions alors, et

nous en parlons aujourd'hui, parce qu'il se trouve sur la ligne qui nous est la plus favorable : parce que si vous reculez ce point, où toutes les lignes sont appelées à converger, vous allongez les nôtres, pour raccourcir celle venant de Toronto.

Nous demandons à ces représentants qui comme mon honorable ami pour Lotbinière ne voulaient point du Sud du Lac Nipissing en 1872, qui trouvaient alors les bords de ce Lac trop éloignés pour nous et qui indiquaient les rives de l'Outaouais même, comme leur point de prédilection pour le rendez-vous de toutes les lignes ; nous leur demandons de vouloir bien se ressouvenir de leur manière de voir d'alors. Nous avons besoin de leur secours aujourd'hui si nous ne voulons pas voir prédominer tout-à-fait des vues diamétralement opposées à celles qu'ils ont alors consignées dans les journaux de la chambre. S'il peut arriver des changements dans les sphères potiliques, la topographie du pays elle demeure et ne change pas.

Que si l'on nous donne pour raison de ce que la ligne maintenant projetée passe à trente cinq milles au Sud du Lac Nepissing ; que l'entreprise du chemin du Pacifique a subi des transformations ; qu'il ne s'agit plus que de relier la Baie Georgienne avec nos réseaux de chemin de fer : nous indiquerons la réponse même de l'honorable Premier où nous voyons qu'il continue les explorations au Nord du Lac Supérieur, ne renonçant pas par conséquent à ce qu'il paraît, à la route construite entièrement sur le territoire canadien. L'entreprise resterait la même.

La route que nous demandons de la rivière des Français sur la Baie Georgienne par le Lac Nepissing, la Matawan jusqu'à Aylmer dans la province de Québec est la route nationale par excellence qui réunit le plus de suffrages qui rendrait justice à tous sans compter que la nature même l'indique.

Par cette route de la Matawan et du lac Nipissing notre habile et impartial ingénieur, M. Legge, affirme publiquement qu'il se fait fort de construire une voie ferrée de première classe. Il donnerait des cautions à la satisfaction du gouvernement fédéral, et il ne demanderait que trente mille piastres par mille. A ce prix, il fera, dit-il, un excellent profit. Si

l'on veut parler de difficultés sur notre route, que n'accepte-on cet offre ? M. Legge 'affirme également qu'aucun contracteur sérieux n'osera faire de soumissions pour la construction du chemin par la route maintenant choisie par le gouvernement à un prix moindre que $40,000 par mille. Il faut, dit-il, que l'on se donne de la marge pour pouvoir faire face aux énormes travaux que l'entreprise du gouvernement peut tenir cachés dans son sein. On ne sait ce qui peut survenir sur cette route dont on ne connaît ni le plan ni le profil ; combien de verges cubes de sol, de roc, etc., à enlever sur tel parcours, quelle quantité de matériaux à apporter pour combler les dépressions survenant dans tel autre endroit, etc., etc. Tout est inconnu sur cette route. Un ingénieur l'a parcouru plus ou moins sans prendre de niveaux, sans rien mesurer. Le gouvernement, cependant, demande des soumissions quand il ne peut être arrêté sur l'exacte route à suivre.

Nous avons pu, durant l'été dernier, explorer et localiser la ligne depuis Aylmer jusqu'à la Matawan, 200 milles ; et pour cela, en tenant compte des lignes expérimentales, il nous a fallu faire tracer par nos instruments une distance d'au delà de 300 milles. On n'avait pas une plus longue route à explorer entre la rivière des Français sur la Baie Georgienne et Renfrew ou Pembrooke. Que ne l'a-t-on fait. On saurait exactement à quoi s'en tenir maintenant sur les niveaux que nous sommes en droit de reprocher à la ligne du gouvernement.

Je voyais dans une annonce publiée dernièrement dans le journal l'*Evénement*, de cette ville, que le délai fixé pour la réception des soumissions pour la construction de la voie entreprise par le gouvernement était expiré le 20 ou le 21 novembre dernier.

Je ne puis me persuader, M. l'Orateur, que l'hon. M. MacKenzie, qui est éminemment un homme d'affaire, procédera avec autant de précipitation. Nous sommes grandement interessés à ce qu'il y regarde à deux fois ; car plus il examinera, plus nos chances seront bonnes.

Aujourd'hui, au moment où les contrats pour la ligne du gouvernement vont se donner, nul ne sait, du public du moins, où

cette ligne va frapper sur la Baie Georgienne. On dit, à la Rivière des Français ; mais la Rivière des Français : son embouchure ou plustôt, ses embouchures, car elle se bifurque en plusieurs branches, couvrent une grande etendue sur la côte, de quinze à vingt milles peut-être. Heureux les mortels qui tranquilement et sans bruit peuvent maintenant se renseigner sur l'endroit exact où la ligne du gouvernement arrivera aux eaux de la Baie Georgienne : A cet endroit se feront tous les transbordements nécessités par le transport des grains de l'Ouest ; des élévateurs surgiront comme par enchantement ; une grande ville s'asseoira là sur les rives de la baie, émule et rivale de la cité américaine Buffalo. Et la ligne du chemin incertaine, flottante, non tracée, sans un seul jalon qui puisse indiquer le berceau de la ville future ne dit rien au public de l'endroit où l'on verra toutes ces grandes choses s'exécuter !

Le pays n'a-t-il pas droit à de plus amples renseignements ?

Je ne dirai rien de la position difficile dans laquelle va se trouver le gouvernement s'il se décide à donner le contrat sans ligne localisée, sans connaitre le profit de la route et ayant à transiger avec des contracteurs ne s'y connaissant pas d'avantage et qui s'engageront à exécuter une œuvre dont ils ne connaissent nullement l'étendue et le coût.

Dans son mémoire, la députation disait à l'Hon. Premier qu'au moment ou l'on semblait disposé à favoriser de subsides trois lignes dans la province d'Ontario, pour mettre le Pacifique en communication avec les chemins des provinces ; il n'était que juste que sur ces trois, une au moins fut construite autant que possible dans la province de Québec. Surtout si nous offrons la route la plus courte, ajouterons nous maintenant.

A cette annonce de trois routes subventionnées dans Ontario, l'Hon. Premier nous demanda avec étonnement quelles étaient les deux autres à part le Canada Central laquelle tombe à Renfrew.

Je vais dire à cette chambre comment nous arrivons en effet à trouver ces deux autres chemins subventionnés dans Ontario.

Par l'acte du chemin de fer du Pacifique passé à la dernière

session féderale le gouvernement s'est fait autoriser à " accor-
" der tels bonus ou dons, subsides ou subventions, à toutes com-
" pagnies déjà incorporées ou qui le seront à l'avenir n'excé-
" dant pas douze mille piastres par mille, qui pourront assurer
" la construction des lignes d'embranchement partant du ter-
" minus oriental du dit chemin de fer Canadien du Pacifique
" pour se relier à des lignes de chemin de fer existantes ou
" projetées."

On s'est bien donné garde d'oublier les pluriels dans cette clause. Et pour cause. Entre-t-il dans la tête d'un seul de nos hommes politiques que la province d'Ontario si influente dans les destinées de la Puissance permettra la subvention d'une ligne venant du terminus du Pacifique et se dirigeant vers la vallée de l'Ottawa, sans exiger qu'une autre venant de ce même terminus et se dirigeant vers le lac Ontario soit également subventionnée ? mais durant la dernière session fédérale, n'a-t-on pas incorporé une compagnie sous le nom " Neu-
" tral Link Co." dans le but exprès de demander et de recueillir cette subvention ?

Toronto, ne pas avoir sa *connection* assurée avec le Pacifique pendant qu'au moyen d'un subside on assure cette connection à d'autres parties du pays ? Mais a-t-on oublié les luttes pour la suprématie dans cette entreprise du Pacifique entre les deux compagnies rivales dont l'une était sensée représenter Montréal et l'autre Toronto, sous l'ancienne administration ?

Nous savons tous que c'était l'intention de cette administration de relier le chemin de fer du pacifique au réseau de voies existantes par deux lignes subventionnées, une se dirigeant vers Toronto et l'autre vers Montréal. Ce fait est connu de tout le monde. Et la présente administration ne peut faire autrement ; qu'on me permette de le dire, elle n'oserait faire autrement.

C'est là un programme qui s'imposera à toute administration, qui, captivant également la faveur d'Ontario et de Québec, voudra se maintenir au pouvoir. Que si l'on veut mettre cet avancé en doute je ne demanderai pour preuve que l'immense clameur de désapprobation qui s'élèvera dans tout On-

tario, si l'honorable Premier veut déclarer que la ligne seule se dirigeant sur Renfrew sera subventionnée. L'Honorable M. McKenzie fera-t-il cette déclaration ? Non. Toronto si jaloux de Montréal, si ambitieux de l'atteindre dans sa prospérité qu'elle envie, verra subventionner une de ses lignes se dirigeant vers le pacifique.

Et de deux.

Pour retrouver la troisième ligne à être subventionnée M. l'Orateur, le procédé sera quelque peu plus long et j'aurai peut-être à m'imposer plus longtemps que je ne le voudrais à l'attention que cette honorable chambre m'accorde avec tant d'indulgence. Mais j'ai à mentionner des faits de la plus haute importance pour nous tous. Si je semble parfois faire des disgressions étranges et m'éloigner trop considérablement d'abord de mon sujet ; je demanderai un peu de patience : on trouvera peut-être après tout que je n'ai pas tort. Si je passe par le chemin de fer du Nord.........de Toronto, j'en donnerai une bonne raison. Un mot d'introduction sur ce chemin.

Le chemin du Nord de Toronto, (The Toronto Northern Railway) a comme le grand Tronc largement bénéficié des ressources des deux provinces alors unies du Haut et du Bas-Canada. Il finit par contracter une dette de 400,000 louis sterling disons $2,000,000 qu'il doit à la Puissance et dont il veut tout simplement se débarrasser ni plus ni moins. Il y a maintenant près de trois ans que l'on met tout en œuvre auprès des différents gouvernements pour arriver à ce résultat satisfaisant. Il n'y a rien que l'on n'ait tenté.

Ce chemin qui ne paie pas ses actionnaires, a fini par passer entre les mains de ses porteurs de bons. C'est pour cela que l'Hon. M. McKenzie dit maintenant que la compagnie même du Northern Railway n'existe plus. Elle n'existe plus pour la bonne raison que les porteurs de bons avec leurs représentants, ayant en mains l'exploitation de cette ligne, et trouvant qu'elle paie bien, et que ses recettes qui, cette année, sont d'un million, augmentent rapidement d'année en année, ne ressentent pas du tout le désir de s'en départir. Pour cela, on fait

preuve d'une grande pauvreté. Après avoir payé l'intérêt sur certaines débentures préférentielles; que les revenus augmentent; il y a toujours quelqu'amélioration désirable que l'on rend nécessaire: le surplus se dépense; les pauvres actionnaires sont oubliés et surtout le gouvernement, auquel il est important de prouver que la dette est mauvaise, le gouvernement ne reçoit rien.

Voilà des détails que l'on peut trouver dans les débats parlementaires mêmes, soulevés par cette question du Northern Railway, durant la dernière session fédérale. Voilà deux sessions durant que, sans se laisser le moindrement embarrasser par les changements de gouvernements, changeant d'avocats en chambre, selon le besoin, l'on revient sans cesse sur cette demande de débarrasser le Northern de sa dette, en composant avec lui à vingt-cents dans la piastre.

Durant l'avant-dernière session, c'était l'hon. M. McKenzie lui-même qui s'était chargé de combattre cette mesure et de prouver que la compagnie du Northern pouvait parfaitement faire face à ses obligations. Nous, de la Province de Québec, nous nous joignîmes à lui. J'étais alors dans la chambre fédérale.

Je pourrais en appeler ici au témoignage de l'infatigable représentant du comté de Terrebonne aux Communes, M. Masson. Je dis infatigable, car réellement, il le fut sur cette question et le pays lui en saura gré. Comme nous nous réjouîmes, M. l'Orateur, lorsque nous vîmes que nos efforts, réunis à ceux de l'hon. M. MacKenzie, alors chef de l'opposition, empêchaient l'exécution d'une criante injustice à l'égard de notre Province et de toute la Puissance. Pourquoi irait-on, en effet, abandonner une dette comme mauvaise, quand capital et intérêt, on peut la faire rentrer au trésor.

Mais " il est avec le ciel des accommodements," j'allais presque dire et aussi avec l'Hon. M. MacKenzie. Je vois par les journaux de la chambre fédérale, de la dernière session, séance du 22 mai, " l'Hon. M. MacKenzie (il était alors passé " des bancs de l'opposition à ceux du pouvoir) propose en

" comité général la résolution suivante qui a reçu la sanction " préalable du Gouverneur-Général."

" Qu'il est expédient de pourvoir à ce que le gouvernement " abandonne son hypothèque (his lien) sur le chemin du Nord " de Toronto." Le gouvernement recevant en retour $500,-000 et conservant des débentures de seconde classe pour un montant de $200,000 et des débentures de troisième classe pour un montant de $200,000. J'ai déjà dit que la dette du Northern était de 2,000,000 de piastres.

Voilà donc la question remise devant le pays par la nouvelle admistration. A la dernière session, l'hon. M. MacKenzie fait tout son possible pour obtenir pour le Northern cette composition avantageuse dont nous parlons plus haut.

La dette du Northern est une excellente créance pour la Puissance; que l'on peut collecter capital et intérêt, en majeure partie du moins. Pour prouver cet avancé, je citerai les paroles du meilleur des amis de l'administration actuelle et consignées dans les colonnes du *Globe* encore.

Lors de la discussion sur la mesure proposée par l'hon. M. McKenzie, l'hon. M. Wood maintenant juge en chef à Manitoba, s'éleva fortement contre le plaidoyer de pauvreté que faisaient les personnes intéressées dans le Northern. Dans la séance du 22 mai il disait: " Le gouvernement sait-il vraiment " à quoi s'en tenir sur la valeur des propriétés et l'avoir du " Northern? Par ces résolutions du gouvernement, la Compa- " gnie recevrait un montant considérable auquel elle n'a nulle- " ment droit.........Le Northern Railway est tout aussi capa- " ble de rencontrer ses obligations que l'est le Great Western." " .... Le Northern n'a pas besoin de législation spéciale, " etc., etc."

Les résolutions de M. McKenzie cependant furent adoptées. Voilà ce que je lis dans le *Globe*.

Si je prends la version du *Mail* des mêmes débats voici d'autres assertions qui auraient été faites par l'hon. M. Wood.

" S'il devait en croire les assertions de personnes en rap- " port intime avec la Compagnie, cette dernière était en po- " sition de pouvoir payer les intérêts sur toutes ses différen-

" tes émissions de valeurs. La Compagnie n'est pas aujour-
" d'hui en plus mauvaises conditions qu'elle ne l'était l'an-
" née dernière. Si l'hon. Premier insiste à presser sa mesure
" il croit de son devoir de lui faire l'opposition la plus déter-
" minée."

L'hon. M. MacKenzie dit qu'il insistera pour que la mesure devienne loi.

L'hon. M. Wood continue : " La compagnie n'est pas en
" mauvaises affaires ; c'est le meilleur chemin du Canada—et
" cependant on insiste à crier misère. Surement une com-
" pagnie dont les recettes se montent à un million de piastres
" par année ne peut être en mauvaises affaires. On n'a pas
" payé d'intérêt parce que l'on n'a pas insisté à avoir cet
" intérêt et parce que l'on a dépensé sur le chemin tout l'ar-
" gent qui aurait pu revenir au gouvernement."

M. Currier déclare que le chemin fait d'excellentes affaires. etc., etc.

D'ailleurs, tout le monde sait, à Toronto, que la condition du Northern est excellente. Seulement, il y à la, pourvu que l'on crie misère sur tous les tons, une excellente affaire pour les financiers qui, au nom des porteurs de bons, ont aujourd'hui en mains la direction de ce chemin. Pour parvenir au but, on a formé un groupe d'influences politiques que l'on fait mouvoir selon les circonstances, selon la bonne ou la mauvaise fortune des partis. Et ces hommes que nous avons vu il y à peine quelques mois, porter aux nues l'administration de Sir John, sont maintenant aux genoux de celle de l'hon. M. MacKenzie. Il me semble que cet honorable monsieur n'est pas tout à fait insensible à leurs hommages empressés, puisqu'il a consenti, lui, autrefois leur redoutable adversaire, à prendre leur cause en mains.

Par les opinions exprimées plus haut nous pouvons conclure que si le gouvernement veut y regarder de près, et insister sur ce qui lui est dû, la créance du Northern prendra rang parmi l'avoir productif de la Puissance. Composer sur une aussi bonne dette est donc une perte pour nous. De plus remettre au Northern une dette qu'il est capable de payer, si j'en crois

l'honorable M. McKenzie d'il y a deux ans ; cela équivaut à un octroi d'autant que lui fait la Puissance. Débarassé de cette dette, si le Northern veut pousser sa ligne plus au nord, vers le terminus du Pacifique, il sera en mesure de le faire. Et c'est précisément là l'idée. C'est là ce que l'on veut ce que l'on se propose. Si le Northern vient ainsi indirectement et injustement pour les autres provinces plonger sa main dans le trésor public ; s'il supplie pour qu'on ne lui fasse pas, comme juste remboursement, dégorger de son surplus, payer quand il le peut : c'est pour se mettre en mesure de pousser sa ligne vers le lac Nepissing et y arriver le premier et je le prouve.

Le Northern n'a pas besoin de réparer sa ligne ; elle est en parfait ordre.

Au moment où l'Hon. M. McKenzie, de son siége en chambre et comme chef de la gauche, apportait toute l'opposition possible à la mesure alors proposée pour débarrasser le Northern de sa dette, Sir John A. MacDonald forcé de retirer le bill « se leva et je l'entendis prononcer les paroles suivantes : « En « retirant cette mesure, je laisse peser sur les épaules du chef « de l'opposition toute la responsabilité de ce que le Northern « de Toronto ne sera pas mis en mesure de parvenir le premier « au terminus du Pacific."

Voilà donc le grand motif avoué, le bout de l'oreille qui perce enfin. Le Northern qui a une ligne en parfait ordre veut la prolonger de suite pour arriver le premier à se mettre en rapport avec le Pacifique. Et toute la puissance est invitée à contribuer à cette importante entreprise pour Toronto. Et l'Hon. Premier approuve cette idée. Et à la prochaine session, qu'on se le donne pour dit, que nos députés aux Communes s'y attendent, la question sera ramenée sur le tapis et de grands efforts faits pour réussir. Que l'on accorde autant aux lignes se dirigeant vers la Province de Québec que l'on est disposé à accorder au Northern en lui abandonnant sa dette nous pourrions alors, si on y tient absolument, laisser Tooronto réussir dans son petit stratagème.

Je ne puis laisser passer cette occasion sans apprécier ici

comme il le mérite le service rendu à la province par l'Hon. M. Holton, lors de la discussion sur cette question du Northern.

Conséquent avec lui-même et gardant la même ligne de conduite que de compagnie avec l'Hon. M. MacKenzie il avait tenue dans la précédente session, l'Hon. M. Holton s'opposa au passage de cette mesure relevant le Northern de sa dette. Observant les égards que l'on se doit entre membres d'un même parti, l'hon. député de Châteauguay ne voulut pas lutter de front et ostensiblement avec son chef, mais il ne lui en suscita que plus sûrement des obstacles qu'il sut trouver sans peine avec son expérience reconnut de la constitution parlementaire.

L'Hon. M. Holton s'en prit aux formes; il réussit c'est tout ce qu'il voulait.

Dans la prochaine session, qu'il s'en prenne aux formes ou qu'il s'attache au fond, qu'il s'y prenne comme il voudra pourvu qu'il soit aussi heureux, la province de Québec lui saura gré si cette loi injuste ne lui est pas imposée.

Mais l'on me dira: Dans sa réponse à la députation, l'hon. M. M. McKenzie dit expressément qu'il ne fera pas grâce au Northern d'un seul sol de sa dette; oui, et continuons sa phrase, où l'on trouve tout ce qu'il faut pour lui permettre de reprendre sur cette question sa politique de la dernière session. "*Subject to the legislation that has taken place,*" ajoute en proviso l'Hon. Premier, et la porte est toute grande ouverte par cette phrase prudente qui lui fournit les moyens de sortir de la difficulté. L'Hon. M. McKenzie prétend que d'après les lois existantes, les porteurs de bons qui ont en mains l'administration du chemin, auront toujours la préférence sur le gouvernement; que ces bons préférentiels absorbent les revenus de l'entreprise; que par conséquent, d'après les lois existantes, le gouvernement ne recevra jamais un sou. En composant à vingt.cinq centins dans la piastre, la Puissance fait donc une bonne affaire; et le Northern aussi, ajouterons-nous apparamment, puisque dès lors, il va se trouver en moyens de se rendre au terminus du Pacifique. Mais l'Hon. M. McKenzie ne pourrait-il pas observer de plus près cette

administration du Northern, et en créancier important qu'il est, voir quels sont les revenus, quelles sont les dépenses; où l'on répand le superflu; pourquoi celui-ci n'est pas mis de coté, en réserve, pour payer les intérêts sur les sommes dûes au gouvernement? Que n'essaie-t-on pas d'abord un peu de l'administration par un homme habile et dévoué à la Puissance, étranger s'il le faut à la compagnie ou plutôt aux porteurs de bons? Si cela ne va pas, si l'on ne peut rien mettre de côté par ce moyen, il sera toujours temps de penser à la composition désastreuse que l'on propose.

Le Northern Railway de Toronto voilà donc de fait une autre ligne subventionnée par la Puissance pour relier le pacifique aux chemins de fer actuellement existants ou projetés.

Et de trois.

De ces trois lignes, demandons qu'une, au moins, soit construite dans la Province de Québec et ce encore parce que nous offrons la ligne la plus courte et la moins dispendieuse. Une seule de ces raisons est plus que suffisante.

Voici les dépenses, M. l'Orateur que la construction du Pacifique et de ses dépendances va amener dans la Province d'Ontario. Il y a bien de quoi faire venir quelque peu l'eau à la bouche à la Province de Québec.

Je dois aussi tenir compte de la perte occasionée à la Puissance par l'abandon de la dette du Northern. Cette dette se monte à $2,000,000. La compagnie en composant doit donner $500,000 au gouvernement, de plus $500,000 en débentures de seconde et troisième classe. Reste un million si toutefois on paye jamais un sol d'intérêt sur ces bonds de second et de troisième rang. Maintenant pour plus de sûreté retranchons vingt cinq pour cent et disons que la perte de la Puissance ne s'élèvera pas à plus de trois quarts de million.

Comme l'Hon. M. McKenzie n'a pas fait arpenter ou mesurer la route qu'il semble préférer je prends la carte d'Ontario publiée en 1873 par M. Devins.

Je trace une ligne droite depuis l'embouchure de la Rivière des Français jusqu'à Renfrew. Voilà la ligne choisie par l'hon. Premier. Cette partie du Pacifique, construite à l'est de la

Baie Georgienne, doit avoir quatre-vingt-cinq milles de longueur. Je mesure donc 85 milles sur cette ligne droite que je viens de tracer. Au point où se terminent ces 85 milles, qui devient par conséquent le terminus du Pacifique, je me trouve à trente-cinq milles au sud de la Baie Est du Lac Nepissing, qui devait être le terminus sous l'ancienne administration : je me trouve à quarante quatre milles de ce point à l'ouest de l'Outaouais la Matawan, sans doute que mon honarable ami, le chef de l'opposition dans cette chambre, voulait fixer pour terminus de ce même Pacifique, ainsi qu'il appert par le vote que j'ai cité tantôt.

Plus que cela, je trouve ce terminus situé beaucoup plus au sud que ne le voulait l'hon. M. MacKenzie lui-même, dans la motion qu'il fit comme chef de l'opposition d'alors. C'est ainsi que nous allons à la dérive toujours de plus en plus vers le Sud. Qu'elle est l'influence qui prédomine, pouvons-nous nous demander? Dressons un état sommaire d'après cette carte de M. Devins.

Bonus au Toronto Northern..............................	$750,000
85 milles de chemin bâti par le gouvernement depuis la Baie Georgienne à 35 milles au Sud du Lac Nepissing à $30,000 par mille (et c'est là le moindre estimé)........	2,550,000
De ce terminus du Pacifique à Renfrew, 116 milles à $12,000 par mille..	1,395,000
De ce même terminus à Washago ou se terminent actuellement, je crois, les lignes en opération et venant de Toronto 70 milles à $12,000 par mille....	$40,000
	$5,532,000

Nous arrivons à la jolie somme d'au-delà de cinq millions et demi de versée par la Puissance dans la province voisine.

Et je ne tiens pas compte des autres millions à dépenser dans le cas où l'on n'adandonnerait pas l'idée de faire passer le chemin du Pacifique par le Nord du Lac Supérieur ; ni de dix pour cent que nous devrions ajouter au total du coût pour le

surcroit de dépenses occasionné dans la construction des lignes par les courbures nécessaires.

Je dois aller au devant d'un raisonnement que je suis sûr l'on ne manquera pas de me faire en m'entendant.

Mais, dira-t-on " ça toujours été votre projet de vous relier avec le Canada Central à Ottawa; idée pronée par vous, M. Beaubien, lors de vos discours pour obtenir le règlement de la ville de Montréal, vous accordant un million ; idée pronée, par Sir Hugh Allan votre président et que l'on peut voir consignée dans tous les journaux du temps. Dans vos efforts alors vous avez été soutenu par les amis du Canada Central et par les personnes intéressées dans cette entreprise. Vous répétiez alors à qui voulait vous entendre que le bien du pays exigeait que cette jonction eut lieu à Ottawa avec le Canada Central. C'était la route nationale, la route que vous avez fait adopter par votre chef Sir George E. Cartier. Aujourd'hui, pour une querelle politique, en ingrats que vous êtes et en homme de peu de parole vous tournez le dos à vos anciéns amis du Canada Central. Parce que l'Hon. M. McKenzie veut choisir la ligne sur laquelle vous étiez alors tous d'accord vous déclarez que le Premier Ministre ne sert pas les inde la province de Québec."

Et d'abord, Monsieur l'Orateur, nous ne tournons le dos à personne. Nous sommes toujours prêts à donner au Canada Central dont les amis ont marché avec nous dans le temps toutes les facilités possibles pour parvenir à Montréal et à Québec, aussi, sans doute, en se servant de nos lisses. Quand le moment de transiger viendra, l'on se convaincra que nos dispositions n'ont pas changé et que nous savons reconnaître un service. Ce que l'on a toujours été en droit d'attendre de nous, nous sommes prêts à l'accorder et notre manière de voir n'a jamais subi de modifications là-dessus.

Mais tout en rendant service au Canada Central, va-t-on nous reprocher de vouloir nous aussi, quelque peu servir le pays. Va-t-on nous reprocher de prêter l'oreille à l'appel chaleureux du comté de Pontiac qui nous vote cent cinquante mille piastres comme au vœu de la Province qui nous ac-

corde $7,500 par mille autant que nous pourrons rester dans la Province ? Faut-il que nous trouvions des citoyens qui sous un faible prétexte, du moins, sans raisons suffisante, soient si empressés de nous mettre en dehors de la Province! Avons-nous tant de ces entreprises qui sont appelées à nous donner de l'importance pour que nous les passions au plus vite à d'autres qui certes ne sont pas aussi vifs que nous à s'en départir. On veut nous voir fuir au plutôt la province de Québec et j'entends faire cette proposition par ceux-là mêmes qui pleurent si amèrement l'émigration qui nous décime !

Mais. M. l'Orateur, il y eût un temps où c'était notre idée, à nous comme celle du Canada Central, de traverser à Hawkesbury, en face de Greenville ; pourquoi ne nous reproche-t-on pas de ne ne pas avoir poursuivi cette idée ? A cette époque le côté sud de l'Ottawa, à partir d'Hawkesbury, nous offrait quelqu'avantages qui nous permettaient de pousser notre chemin vers Ottawa et une bonne partie du Conseil-de-Ville de Montréal le voulait ainsi. Mais aussitôt que le Comté d'Ottawa et la Province, par des octrois génereux, nous eurent fait entrevoir la possibilite de demeurer plus longtemps sur le côté québecquois, nous nous y établimes avec joie. La même question se présente de nouveau un peu plus haut sur la rivière Ottawa. Du moment que l'existence nous est rendu possible sur la rive provinciale, nous nous déclarons satisfaits et nous voulons prendre tous les moyens d'y rester. Veux-t-on nous en faire un crime ? Quel projet antinational y a-t-il à vouloir voir établi, tout le long de notre chemin, dans la Province de Québec, la population qui ne manquera pas de s'échelonner le long de ce même chemin, s'il est bâti sur la rive sud ?

Nul d'entre nous n'a jamais dit au Canada Central que nous ne repondrions pas à un appel raisonnable qui nous serait fait par la Province et par les populations le long de la route dans le Comté de Pontiac. Lequel serait le plus lâche aujourd'hui pour nous ; ou de ne pas accéder à toutes les demandes du Canada Central et de ses amis ou de tourner le dos à la vail-

lante population de Pontiac qui quoique n'habitant pas un comté des plus riches a su noblement faire son devoir.

Nuls ne savent mieux que les plus intimes amis du Canada Central que du moment que le Président du chemin de Colonisation devint le président du Pacifique, l'idée dominante fut d'adopter la route par la Matawan tout en donnant à notre allié le Canada Central toutes les facilités possibles pour parvenir d'Ottawa au port de Montréal. Nous n'avons jamais dit que nous abandonnions pour toujours l'idée de remonter plus haut qu'Aylmer, dans la Province de Québec. Il y eût bien un temps, où certainement il nous parut impossible de pouvoir aller plus loin qu'Aylmer, alors ce que nous pouvions indiquer de mieux et de plus probable était un pont à Ottawa et une jonction avec le Canada Central dans cette ville. C'était là pour le moment, celui de la votation du règlement de Montréal, c'était là le bout du monde pour notre entreprise. Il appartenait à la Province de Québec et au comté de Pontiac qui n'avaient pas encore parlé de nous ouvrir de nouveaux horizons. Si nous avons tort de ne pas vouloir traverser à Ottawa, du moins pour y mourir, la province a donc eu tort, elle aussi de nous gratifier de l'octroi qui nous permettra aujourd'hui, si le gouvernement fédéral veut tant soit peu s'y prèter, de pousser notre ligne bien avant dans Pontiac. Je le répète, lors du reglement du million de la ville Montréal, la route nationale dont nous parlions, le Grand Tronc du Nord, comme l'appelait un de nos meilleurs amis, finissait à Ottawa et nous étions aise de le voir se continuer plus à l'Ouest par une autre ligne, c'était infiniment mieux que de voir la ligne se terminer à Ottawa. Mais du moment que nous avons entrevu la possibilité de rester plus longtemps encore dans la Province de Québec, nous n'avons pas manqué d'accorder tout notre concours à cette idée.

Nous ne manquons de bonne foi envers personne en agissant ainsi. Nous sommes fidèles à la province sans tromper qui que ce soit. Les bons rapports qui existaient alors entre le Canada Central et nous, au point de vue des affaires des deux compagnies ; nous ne les avons jamais rompu.

Notre plus grand désir comme notre grand intérêt est d'attirer sur notre chemin tout le trafic du Canada Central. Pour tout cela, nous ne tournons pas le dos à la province de Québec et au comté de Pontiac, et il n'y aura que le traitement le plus indigne que la province ne mérite pas, comme l'impossibilité la plus manifeste, qui nous fera modifier nos intentions.

Mais voici bien une autre raison pour motiver la position que nous prenons aujourd'hui. Si au moment du vote sur le règlement de la ville de Montréal, nous comptions uniquement sur le Canada Central pour nous donner la communication avec l'Ouest ; de son côté le Canada Central pour se procurer une ligne directe sur Montréal ne pouvait compter sans nous. La ligne du Coteau sur le Grand-Tronc, à Ottawa donnait à peine signe de vie; elle avait été déçue dans son espoir de recevoir une partie du million de Montréal, elle n'offrait rien d'assuré pour l'avenir. Nous n'avions aucun sujet de la craindre. Le Canada Central devait donc s'adresser à nous pour ses *connexions* avec l'est comme nous étions obligé d'avoir recours à lui pour nos communications avec l'Ouest.

Aujourd'hui les choses sont bien changées ; au moment ou les ingénieurs du Grand Tronc sont à faire un examen soigné de la ligne du Côteau ; à amasser des données sur lesquelles l'on base la décision à laquelle doit en venir la compagnie du Grand Tronc de garantir l'intérêt sur les débentures de cette ligne du Côteau ; au moment ou ce dernier chemin et celui du Canada Central reçoit toute l'attention du Président du Grand Tronc, M. Potter, lequel dans ce but se rend jusqu'à Pembrooke; au moment enfin ou le Canada Central est assuré sans nous de ses connections avec l'est, cette dernière compagnie ne semble préoccupée que d'une seule idée, éloigner toute oppositiou, tout bruit autour dé la question, pendant qu'elle s'assure tranquillement des $12.000 de M. McKenzie et de la connection avec l'ouest. Pendant que les choses vont leur train, on nous fait de doux reproches de ce que nous n'entretenons pas les anciennes relations, de ce

que nous ne pensons pas suffisamment à l'exécution des anciens projets, etc., etc.

Endormons-nous tranquillement M. l'Orateur, en songeant si l'on veut à ces bons rapports qu'entr'elles ont eu les deux compagnies; en nous disant qu'il est injuste et puérile de ne pas toujours poursuivre la même idée; qu'il est des amis auxquels on pourrait bien causer quelque chagrin; que nous sommes exposés a faire preuve d'une noire ingratitude; que l'on va nous mettre en contradiction ridicule avec nous-mêmes; que nous pourrions bien n'être guidés que par des motifs de rancunes politiques que nous n'osons avouer, etc., etc., etc., et au réveil de cette funeste léthargie que verrons-nous? Le Canada Central appuyé sur l'honorable M. MacKenzie et ses $12,000 par mille touchant au Pacifique à l'ouest, tandis que l'écoulement pour son trafic vers l'Est lui est assuré par la ligne du Côteau et le Grand Tronc. Oh! je comprends ce laisser faire que l'on nous conseille; pourquoi l'on s'émeut de ce qu'infidèle à tout ce que l'on se croyait en droit d'attendre de nous, nous osons montrer quelqu'inquiétude, faire quelques mouvements pour sauver la position. C'est le moment de tirer tranquillement les marrons du feu; pourquoi troubler l'opération. Imprudents et tapageurs qui dérangeons la bonne entente qui a toujours existé, qu'allons nous faire? qu'avons-nous à faire dans l'Ouest? notre carrière ne doit-elle pas se borner à Ottawa?

Et quelle sera notre position, alors, M. l'orateur, c'est le moment de tout dire. Chargé par la Province de lui apporter selon l'espérance qu'elle a légitimement conçu le prospère commerce de l'Ouest: représentant non seulement notre compagnie, mais aussi les plus chers intérêts du chemin de la Rive Nord, nous nous présenterons demandant au nom de nos relations toujours amicales notre part du trafic de l'Ouest. Que nous répondra-t-on? L'Hon. M. MacKenzie n'a-t-il pas dit à la députation et avec raison, que s'il touchait Renfrew avec la ligne subventionnée, il ne se croyait pas en position de pouvoir nous donner des arrangements d'accomodation sur le Canada Central d'Ottawa à Renfrew? Pourrons-nous alors

négotier d'égal à égal ? On nous dira ! qu'avez-vous à nous donner en retour d'une communication avec l'Ouest que nous n'ayons déjà ? Nous écoulons sans vous tous nos produits vers l'Est et les Etats-Unis : Vous ne pouvez rien offrir. C'est une faveur que vous sollicitez purement et simplement ce n'est pas un échange avantageux que vous proposez.

Cependant nous ne pourrons nous passer de communication avec l'Ouest. Il sera trop tard alors de tourner les yeux vers la Province de Québec. L'on nous fera la loi et nous aurons à subir les conditions que l'on voudra bien nous imposer quelques dures qu'elles soient. Je n'ose mentionner celles que l'on peut avec raison entrevoir. Mais n'est-il pas important que la province reste maîtresse de ses lignes ?

Voilà donc ou peuvent nous amener ceux qui nous reprochent aujourd'hui de ne pas nous en tenir aux vieux projets ; ceux qui nous font un crime de laisser grandir notre entreprise ; à priver la rive nord de l'Ottawa et toute la rive nord du St. Laurent du seul trafic qui peut faire des chemins de la Rive Nord et de Colonisation du Nord des entreprises rémunératives et en même temps que des villes de Montréal et de Québec les entrepots du commerce de l'Ouest.

Ceux donc qui nous disent en ce moment : contentez-vous de ce qui autrefois faisait votre bonheur ; traversez à Ottawa et mourez dans le Canada Central, ceux-là ne se rendent certainement pas compte de l'avis qu'imprudemment ils nous donnent là ; c'est bien ce que je veux penser d'eux. S'ils veulent avoir raison sur les conséquences de leurs avis, ils ne seront pas longtemps à s'apercevoir qu'ils nous poussent dans une voie funeste dans laquelle, pour ma part, je ne veux certes pas m'engager.

A propos de ces communications avec l'ouest, j'ai quelquefois entendu de nos hommes politiques s'exprimer d'une manière qui m'a toujours paru étrange. " A quoi bon, dit-on, tant se donner de trouble pour assurer à Montréal le trafic de l'Ouest par la voie qui,dit-on, est la plus courte ou la plus convenable, ce commerce ne doit-il pas arriver à cette ville ? Ne doit-il pas y arriver quand même comme les eaux

du fleuve? Quoi que l'on fasse, Montréal restera toujours le grand centre où tout devra converger.

"Que le ballot de marchandise y vienne par le St. Laurent ou par l'Ottawa, il faudra qu'il y vienne. Nous n'avons pas à craindre les lignes qui, un peu plus haut, se disposent à intercepter le commerce pour le transmettre aux Etats-Unis avant qu'il nous arrive."

Etrange principe, sécurité funeste qu'il peut produire! Parce que Montréal est prospère, faut-il qu'il s'endorme sur les lauriers conquis, dans les délices de Capoue, et que pendant ce temps il laisse se creuser de nouveaux lits aux sources de prospérité commerciale qui jusqu'à présent ont coulé pour lui? Si nous passons notre temps à nous glorifier ainsi de nos succès passés, nous fiant complètement sur la prospérité présente pour faire face aux besoins du futur, le moment ne tardera pas où une concurrence dangereuse se dressera contre nous. Nous sommes prospères, n'en soyons que plus actifs. Veillons toujours d'un œil jaloux sur les moyens à notre disposition pour nous grandir encore davantage; ouvrons largement sur nous et par les meilleures routes les artères généreuses du grand commerce de l'Ouest. Craignons la main ennemie ou insouciante qui voudrait les faire diverger à notre détriment.

Que la voie ferrée nous relie au plus tôt avec le commerce des lacs à la Baie Georgienne en attendant que la Province, ouvrant enfin les yeux sur ses vrais intérêts, insiste unanimement sur la construction du canal de la Rivière des Français et de l'Ottawa.

Voilà le secret de la prospérité future de Montréal, du grand développement qu'il doit prendre et qui le fera le rival des plus grandes villes américaines. Mais pour que cela ait lieu, il ne faut pas que l'on se dise: "Le commerce nous arrive nécessairement, quoi que l'on fasse."

Non, au contraire, marchons comme par le passé sans jamais déposer le harnais du travail, nous répétant le vieil axiome auquel nous devons notre succès: "Aide toi et le ciel t'aidera."

Aujourd'hui, toute la rive nord de l'Ottawa et du St. Lau-

rent peut certainement appréhender une dangereuse combinaison se formant entre les compagnies du Grand Tronc, du Côteau et du Canada Central pour établir une seule et même ligne depuis le terminus du Pacifique, depuis la Baie Georgienne peut-être. Et c'est pendant que l'on travaille à cette œuvre que l'on nous conseille, à nous, de nous tenir cois.

L'on sait quelle opposition nous avons rencontrée de la part du Grand-Tronc, à Québec, à Montréal et en Angleterre dans la négociation de nos débentures. Mais la lutte ne serait pas finie; on se prépare à la renouveler sur les rives de l'Ottawa. Au moyen des combinaisons que l'on est à faire, c'est à la combinaison même, au prolongement du Grand-Tronc que l'Honorable Premier accordera de fait son subside et la communication avec le Pacifique. Et c'est à cette compagnie ou à ses représentants que le gouvernement fédéral voudrait que nous nous adresserions, nous de la Rive Nord et du Chemin de Colonisation du Nord, pour obtenir la communication avec l'Ouest. Vraiment, l'Honorable M. MacKenzie ne sait pas ce que nous sommes en droit d'attendre de cette compagnie qu'il doit charger de la distribution de ses faveurs.

Lors de la votation du règlement de la ville de Montréal accordant un million au Chemin de Colonisation du Nord, le Conseil-de-Ville, craignant qu'il ne pût pas s'établir une jonction avec le Chemin de la Rive Nord, en arrière de Montréal, à Ste. Thérèse, par exemple, et que le trafic ne pourrait ainsi passer outre sans donner à la ville le bénéfice du transit, insista à ce qu'un ordre en conseil fût passé par le gouvernement fixant le point de jonction des deux chemins à Montréal. Ne pourrions-nous point demander non-seulement au Conseil-de-Ville, mais à tous les citoyens de Montréal de montrer la même sollicitude pour faire en sorte que le commerce de l'Ouest ne passe pas outre d'une manière encore plus désastreuse pour nous, en suivant la route du chemin du Côteau, traversant le St. Laurent sur le pont que l'on va construire à cet endroit et se déversant au plus tôt aux Etats-Unis ?

Après avoir combattu aussi vaillamment que possible pour la route par la Matawan qu'il considère la meilleure sous tous

les rapports, notre habile ingénieur en vient à l'alternative où nous ne pourrions réussir à faire adopter ce tracé.

"Si, dit-il, en raison de quelque embarras politique ou autre, le gouvernement fédéral se trouve lié ou trop prévenu pour accepter ou favorier le tracé national, alors il devient un devoir pour votre compagnie de voir et d'insister à faire accepter quelque modification qui sous de telles circonstances rencontreraient les intérêts généraux du pays dans la plus grande étendue possible.

"Revenant donc au tracé de l'Honorable Premier, nous trouvons deux autres tracés auxquels il réfère par occasion dans le rapport d'exploration de M. Hazlewood.

"1o. Tracé depuis l'embouchure de la Rivière Française au Lac Brûlé et de là, viâ Douglas jusqu'à Renfrew, une distance approximative de 217 milles.

"2o. Tracé depuis l'embouchure de la Rivière Française, viâ le Lac Brûlé, jusqu'à Pembroke, 118 milles.

"D'après ce qui précède, on verra que le tracé de Pembroke donnera 79 milles de moins à construire ou tout au moins épargnera $870,000 au gouvernement et à la compagnie qui a le pouvoir de construire cette section subventionnée.

"De plus, à Pembroke, notre ligne touche à la Rivière Ottawa, tandis que sur l'autre ligne la connection a lieu avec le Canada Central à quelque distance de la rivière et 70 milles plus haut qu'Ottawa.

"Dans le cas où le chemin de fer de Colonisation serait prolongé depuis Aylmer en suivant la rive nord de l'Ottawa, jusqu'à un endroit propice pour traverser ce fleuve, par exemple, à la Passe, dans le voisinage de Pembroke, la distance depuis Ottawa (telle qu'arpentée récemment viâ la Passe) à Pembroke sera de 87 milles, à laquelle distance si vous ajoutez celle de Pembroke, à l'embouchure de la Rivière Française, 188 milles, vous aurez en tout une distance de 285 milles.

"La distance de l'embouchure de la Rivière Française viâ Renfrew ajoutée à celle que parcourt le Canada Central sera

de même de 287 milles ou environ 12 milles plus longue que la ligne de Pembroke et du chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal. Cette différence vient en grande partie du détour que fait le Canada Central viâ Carleton.

" On voit ainsi que même au point de vue de l'Honorable Premier, c'est-à-dire sous le rapport de la distance, Pembroke est l'endroit à considérer et non pas Renfrew, pour ne rien dire des $870,000 extra épargnées au gouvernement par le tracé de Pembroke.

" Plusieurs ont insisté pour faire passer la ligne du chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal par le Portage du Fort et lui faire faire connection avec la ligne subventionnée par le gouvernement à Renfrew ou à Douglass. D'après la connaissance personnelle que j'ai moi-même de la nature accidentée du terrain entre le Portage du Fort et Renfrew, je craignais qu'un chemin par cette section ne fût très coûteux. Pendant que M. Starke poursuivait ses travaux d'arpentage sur la partie supérieure de l'Ottawa, il fut chargé de faire un examen spécial de l'endroit et son rapport fut, qu'il était à peu près, sinon tout-à-fait impraticable de construire une ligne depuis le Portage du Fort jusqu'aux endroits mentionnés. On dût ainsi abandonner Renfrew et Douglass et choisir Pembroke comme le point de jonction que la ligne du gouvernement dût rencontrer, de quelque direction qu'elle vint, soit directement de l'embouchure de la Rivière Française ou du Lac Nipissingue. "

Telle qu'indiquée par les cartes que le gouvernement a fait publier, la ligne favorisée tomberait sur Renfrew. L'on voit par le rapport de M. Legge, que nous ne pouvons pousser notre ligne dans cette direction. Alors pour obtenir une communication avec la ligne du Pacifique,nous en sommes réduits à demander au gouvernement fédéral de vouloir bien en venir à une économie réelle de $348,000 sur son subside, en dirigeant sa ligne sur Pembroke et l'arrêtant là. La ligne du gouvernement est par là même raccourcie de 29 milles.

Si le gouvernement tient à subventionner 29 milles de plus,

la ligne étant amenée à Pembroke, nous n'avons pas la moindre objection à ce que les $348,000 économinées sur la Rive Sud, soient dépensées de Pembroke, en descendant dans notre province. Et pourquoi pas, puisque l'on était décidé à dépenser cette somme avant que notre demande fût faite au gouvernement?

Dans une lettre que nous venons de recevoir de l'Hon. M. MacKenzie, il nous dit qs'il ne peut point nous indiquer où la ligne subventionnée touchera l'Ottawa. Voici sa lettre :

"En réponse à votre lettre du 7 janvier courant, de la part de la Cie. du chemin de Colonisation du Nord de Montréal, demandant des renseignements sur la route que doit suivre la ligne subventionnée de chemin de fer qui doit communiquer avec le terminus Est du chemin de fer du Pacifique Canadien, de de manière à guider votre compagnie au sujet de sa communication avec cette ligne subventionnée, j'ai l'honneur de vous dire que le gouvernement ne possède pas de renseignements qui lui permettent de définir le point où cette ligne touchera l'Ottawa."

L'Hon. M. MacKenzie ne dit pas qu'il consent à favoriser Pembroke, et il sait qu'il nous est impossible d'aller à Renfrew. Il frustre par là même les espérances conçues par plusieurs de ses amis, lors de l'entrevue avec la députation.

M. l'Orateur, je comprends parfaitement comment il se fait que quelques uns des messieurs présents à l'entrevue avec l'Hon. MacKenzie, se soient déclarés satisfais à leur retour. L'Hon. Premier avait répondu avec tant d'assurance aux remarques de M. Legge concernant la différence dans les niveaux, sans cependant donner de chiffres ou les résultats d'une exploration tant soit peu sérieuse, qu'au sortir de l'entrevue, nous nous sommes empressés de demander à notre ingénieur, si, en face de cette affirmation pure et simple de l'Hon. M. MacKenzie, il croyait pouvoir maintenir sa manière de voir. La réponse de M. Legge, je l'ai donnée à cette Chambre, en transmettant à chacun de ses membres une copie du dernier rapport de cet ingénieur.

D'un autre côté, l'Hon. MacKenzie nous annonçait que nous aurions la facilité de faire circuler non seulement nos chars, mais aussi nos engins sur toute la ligne subventionnée et aussi jusqu'à la Baie Georgienne, et qu'un bureau d'arbitres composé d'un représentant choisi par la compagnie dont la ligne serait subventionnée, d'un représentant choisi par le gouvernement et d'un troisième représentant nommé par notre compagnie, pourrait être établi pour résoudre toutes les difficultés et rendre justice à toutes les parties intéressées.

La perspective devenait belle et il ne manquait qu'une chose : c'était de mettre ces offres réellement à notre portée. Et c'est ce que ne fit pas l'honorable premier, je regrette d'avoir à le consigner ici ; et c'est ce que ne fait pas encore cet honorable monsieur, ainsi que l'on peut le voir par sa dernière lettre. L'honorable premier savait que nous ne pouvions pas pousser notre ligne à Renfrew et il ne disait pas qu'il consentirait à faire choix de Pembroke. Il ne le dit pas maintenant. A quoi bon tout ce que l'on offre, si nous ne pouvons y atteindre ?

Nous demanderons à ceux qui voudront insister comme on l'a déjà fait, à déclarer que nous avons obtenu tout ce que nous sollicitions, de vouloir bien dire en quoi nous avons réussi, qu'est-ce que nous avons obtenu. En est-il un seul qui ait entrepris de le dire ?

J'ai déjà dit plus haut que nous avions été on ne peut mieux reçus. On ne pouvait nous déclarer plus poliment qu'on ne croyait pas devoir obtempérer à nos demandes.

Je dois ajouter en passant, M. l'Orateur, que nous savons que la population de Pembroke est parfaitement disposée à notre égard et qu'elle se propose de subventionner libéralement notre ligne dans le cas où celle-ci y serait amenée.

Résumons. Nous croyons la route par la Matawan la meilleure et la plus économique et nous demandons respectueusement qu'une exploration sérieuse de sa rivale soit faite avant que le gouvernement arrête son choix.

Dans le cas où notre ligne de prédilection ne serait pas

adoptée, alors nous en sommes réduits, bien à contre cœur, à demander que la jonction se fasse à Pembroke; parce qu'il nous est impossible d'aller à Renfrew et aussi parce que cette jonction étant faite à Ottawa, nous nous exposons à nous faire dicter la loi et une loi dure par le Canada Central.

Voilà, M. l'Orateur, les quelques remarques que j'ai cru devoir faire à cette honorable Chambre sur cette importante question de nos rapports avec l'Ouest. Si nous faillissons à notre mission de mettre la province en communication rapide avec ces vastes régions, on ne pourra du moins en accuser notre maque de bon vouloir. Tout ce qui nous est possible, nous le faisons, à d'autres de faire le reste.
